



# 百回の陳情より一回の利用

(誰かに助けてもらって)とりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味はないし、守っていくこともできない

将来もっと深刻な 形で問題が再燃する 当事者意識が大事 「まず自分から 行動する」



# 鉄道が残るだけでは意味がない



# 地域の状況や移動ニーズ(生活スタイル)に合わない路線設定では存続が難しい

- 駅の位置が悪い(高校、総合病院、商業施設、その他集客施設の多くは遠いところに立地。一方、バス停は近くにある)
- P&Rも考えられていない(駅へ乗り入れる道路も貧弱なことが多い)
- 高速走行できない(高速道路の延伸は進む)
- 災害にも脆弱
- → 特に鉄道は自由度が低く費用がかかるので、対応 が困難

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



名鉄岐阜600V線区 (2005年4月1日廃線)

近年はJR西日本・三江線が廃線。これ以上、呼び出されないことを切に願うが・・・

存続運動の時に押しかけた外の人たちは、廃線が決まった瞬間いなくなった。そこで「廃線処理投手」として呼び出された

桃花台新交通ピーチライナー (2006年10月1日廃線)



# 「適材適所」

## 全国のローカル鉄軌道が迫られる「選別」

- 自家用車・バス等にはマネできない「高速」「定時」「大量」輸送を活かせる場で、おトク感をいかに出すか?
  - → 無料P&R。 待たずに乗れ、信号待ち知らずの高速安定走行。 集 客施設・地区へ楽々アクセス。 フィーダー線と完全結節
  - → クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市間100km/h、 都市内20km/h)、30分ヘッド(特急60分ヘッド)は必要
  - → <u>この実現に、相応の補助や優遇が公的に担保されることが重要</u> (多くの地域で、運賃のみでは実現不可能)
- そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせるか?
- → 「単純並行の代替バス」とせず、地域にとって本当に 必要な公共交通網を全体的につくり直すことが必要
- → どうしても残すなら、観光路線しかありえない(大井川鐵道など)

# 「あるべき」から「ありがたい」へ

- 鉄道が廃線になると沿線が衰退する
- オンデマンド交通や自家用車ライドシェアはバスより安く 利用者にとっても便利なはずだ
- なぜあちらの地域にはバスが走っているのにうちの地域にないのはけしからん
- → こういう「シーズありき」の発想はすべて『論外』 多くの場合、地域公共交通が滅びる主な原因
- 公共交通は「手段」。目的あっての「手段」。なぜその公共 交通が必要ですか?
- ・ 乗っていただき、ありがたがっていただける公共交通をつくり出す、そのためにどんな「手段」が有効かを「現場・利用者起点」で吟味し設定する、というプロセスが大事 ※「ありがたい」とは「あることが難しい」こと

名古屋大学 加藤博和 18/08/20 8

# みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- 利用者「不便だし、何か言っても変わらないし・・」
- 事業者「利用が少なくては経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・」
- →それぞれが<mark>勝手バラバラ</mark>なことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- →<u>互いに話し合って取り組む</u>ことができれば、いい方向 に転換できるのでは?

解決策1:ITによるコミュニケーション

解決策2:地域コミュニティ

# 廃止の危機から再生しつつある鉄道の「ツボ」



和歌山電鐵株式会社名誉永久駅長 (元・社長代理) 故・「たま」女史

「かわいい」 と言っている場合ではない! 何と、駅長・役員は猫でも務まる時代に!?

- 「動物駅長」や「アテンダント」(えちぜん鉄道)だけでは守れない
- なくなったらマジに大変なことになる(実際なった)という共通認識
- しかし、生半可では残せないだろうという共通認識
- 基本コンテンツ(ダイヤ・駅・車両および他モードとの連携)の抜本的改善による利便性向上を基盤とした、地域での存在感醸成

(廃止か否かではなく)再生するか否かは紙一重の差地域がその路線に存在意義を見いだし、 他人任せでなく自分たちで守ろうとしたかどうか?

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 京丹後市と言えば・・・

世界的にメジャーな予約配車システムを日本で初導入した公 共交通空白地有償運送

スマホ予約・クレカ決済のみで あったが、現在は電話予約・現 金払いも可能!

京丹後市丹後町

NPOの皆様のご苦労には頭が下がるが、この種の活動自体は全国各地で先行的取組が多数ある(のにどうしてみなそんなに注目するのか?)

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

#### 公共交通空白地有償運送(旧:過疎地有償運送)の実例 - 「公共交通空白地(旧:過疎地)」とは、タクシー・バス事業 者が(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会): クルマを持つ住民が ボランティア運転手となりアノンー的輸送を担う(運転手の高齢化が懸念)
- 富山県氷見市「ますがた」(NPO法人八代地域活性化協議会):マイクロバス による乗合運行。市中心部へ直行(会員制だが収支が読める利点)
- 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会): 地 区の福祉施設車両の間合い利用。昼の週辰・買物・行事便と夜の路線バス 接続帰宅便
- 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢):乗用車で 路線バスフィーダーデマンド輸送
- 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらまいか佐久間): 全町NPOによるタクシー的輸送

やむにやまれずの活動を、公共交通たるタクシー・バス事業者が 相手にしなかったり、時には妨害するというのはどうなのか? だからライドシェアが出てくるのではないか

一方、実は今、ボランティア有償運送の活動はかなり厳しい状況に 陥っている。いよいよ事業者とのコラボが必要なのではないか

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

12

# ライドシェアと自動運転は不可分

- ITによって、買い手と売り手が直接結ばれるようになった(こう) なるとポータルサイトの力は絶大)
- 空車の活用も容易に

山陽新聞digital

- → 自家用車(実車率は10%以下)ライドシェアが有効
- しかし、商品が交通だと、売り手が制約されてしまう(許認可、 運転手が必要)
- 自動運転になればこの限定が外れる(ニーズ指向へ)
- よって、自動運転とライドシェアは相性がよい(コンテナやパレッ トと同じく、共有化へ)
  - ✓ ただし、自動運転の一般化は少なくとも20年先
  - → それまでは運転手は必要
  - ✓ 中大量輸送機関もなくならない(輸送力が足りないから)
  - → (共有化・半ば公共交通化した)クルマとどう結びつけて いくか?

Q ME MYK-5 DEC

中大量輸送機関をどのように運行するか?

名古屋大学 加藤博和 18/08/20 13

# 山陽新聞digital 20













#### ↑ | 時はエリア | 地域 | 国内外 | エンタメ | ライフを同じ | 動画 | コラム | 特集 | タウンナビ

文字面原

ホームン 別のエリアン まき > 中田バスが知らの 3 日曜日よ 日音出 人子を見てられらら

#### 中鉄バスが岡山の3路線休止 届提出、人手不足で9月から

中鉄パス (同山市北区中山下) は15日、一宮・高松・足守地区で進行している三つのパス屋 緑の休止信を国土交通省中国運輸局に提出したごとを明らかにした、運転手不足などが理由で、 9月から1年間を予定している。

時社などによると、休止するのは、休日を含め1日3往復する天満屋バスセンター (同市北区 表明) 一大井 (四大井) 邸の2 路線と、平日のみ1 往復する同パスセンター - 古福津神社 (同古 備津) 傾の1階段。正月など限定運行の便も含め、3月1日付で中国運輸局に休止を届け出た。

四社の担当者は「人手不足と運行効率を増まえて休止を決めた。9月までにどうなるか分から ないが、引き続き求人に努める」としている。

間山市は21日、地域公共交通網の維持に関する法定協議会を開く。市都市整備周は「自由額 争が起きていないところでも結構がなくなる可能性があるという重要な課題が識呈した。中鉄パ スに今後の保証を聞きながら、市民の民生どう確保していくかを考えていきたい」としている。

バスの連行を体止・廃止する際、6カ月前までに関土交通相に届け出る必要がある。自治体な どとの協議が訓えば30日前でもよい。















→山陽新脚社からのお知らせ

### 利用者はいるのに、運転士が足りない

★ | 岡山エリア | 地域 | 田内外 | エンタメ | ライフの岡山 | 松画 | コラム | 特集 | タウンナビ ホームン 特別エリアン 主要 ン 英級 2 対応、/ DX重体ストを記述 一般回線 「無菌」 に切り傾向 ●山陽新聞社の会社案内と確実サイト 両備2労組、バス連休ストを回避 一部路線「無賃」に切り替え 両備グループ(同山市)の従業員でつくる「両備パス 労働組合」と「国山電気軌道労働組合」は25日、八県 課稿(日本)の報道パス「あぐりん」の新館線・益料線 間急を辿り26、27日に予定しているストライギで、 **計線パスなどの連体ストは回避し、連貫機収集務を行わ** ない「集改札スト」に切り替えると発表した。無貨状態 にして経営に影響を与える争議行為だが、運行は維持さ れ、市民生活の収別は避けられる見通しとなった。 朝刊紙面VIEW 原義グループの西大寺線パス、ストに **電子機中しるか** よる26、27日の連修は別避された 集改化ストは、2.6日が益野線と報合する何市東部方 ■1を除り起便ロバンターミナル 面の結線パス・西大寺線で生後1時~2時、27日は西 MINISTRAL DESIGNATION OF THE PERSON NAMED IN COLUMN TWO IN COLUMN TO THE PERSON NAMED IN COLUMN TWO 大寺線と同市内を走る路面電車で終日予定。連行は通常 **新知記事項用** 通りで、運賃箱に置いをかけるなどし、乗客から敬収し ないようじする. 労組修は、益野線階級により、会社の収益が下がり、 雇用や賃金が維持されなくなるなどと主張。当初は2.6 日に西大寺線で特別連体スト、2.7日は間線パスと即席 本数は十分あるのに、参入競争(しかも同じ市)

14 15 名古屋大学 加藤博和 18/08/20 名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 「地域公共交通」とは?

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(2007施行、2014大きな改正)

地域公共交通(2条1)

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は 観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための 交诵手段として利用される公共交诵機関をいう。

- 公共交通事業者(2条2)
  - イ 鉄道事業法による鉄道事業者
  - ロ 軌道法による軌道経営者
  - ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者 及び一般乗用旅客自動車運送事業者
  - 二 (略)
  - ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
  - へ (略)

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

18

16

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法 4条、2007年10月施行)

- 1. 国:情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、 人材の養成・資質向上
- 2. 都道府県:市町村の区域を超えた広域的な見地から、 必要な助言その他の援助を行う。必要があると認める ときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域 公共交通の活性化及び再生に取り組む
- 3. 市町村:関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的 に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活 性化及び再生に取り組む
- 4. 公共交通事業者等:旅客運送サービスの質の向上、 地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・ <u>充実</u>

# 地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ15年で激変!

- 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、 収益性低下に伴い終わった
  - ▶ 規制緩和による、内部補助<事業者の帳尻合わせ>からの 必要な地域公共交通は地域が主体となって支える
- 同時に、法令や補助・支援制度も、「地方分権」を前提とするも のに変化してきた
  - ▶ その方が、やる気があるところはいいものができる
  - ▶ 国ではとても抱えられない。現場から遠くいい案も出せない。
- ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住 民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう
  - ▶ 事業者任せでは限界
- そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければ ならないかを真剣に考え、要領よ〈体現する必要がある
  - ▶ 地域・利用者に何ができるか?

こういう変化を全然知らずに発言する、化石のような方がまだ少なくない

# 世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい!



日本では富山が先行 既存の「どうしようもなかった」鉄 道線をLRT(Light Rail Transit)化 (富山ライトレール)

- → まちの軸として誇れる存在に
- → コンパクトシティへ展開

カギは「乗る公共交通」

持続可能なまちづくり(魅力向上・ 環境・福祉・健康・防災・コスト等) の観点から、交通体系再編、過度 のモータリゼーションからの脱却を 「政策」として強力に推進 市民の支持も得られる



# **(クルマがなくても)「おでかけ」できること** それが、地域公共交通の一番の存在意義

- クルマがあれば地域公共交通はいらない?
- クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい?
- モノが来てくれればいい?(通販、移動販売車など)
- ITを使えばいい?(SOHO、テレビ会議、チャットなど)

「おでかけ、しなくても済むのはいいけど、 「おでかけ」が自由にできないというのは健全か? 「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、

生活を、そして地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

乗って楽しい:交通手段自体に魅力がある

降りても楽しい:必要なところや行きたいところに行ける

→「おでかけ」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を

高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 「乗って楽しい」「隆りても楽しい」 地域公共交通とは?

(例1)総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」 しかし、本当にいいことなのか?

- → 病院は本来、楽しいところではない!
- 高齢者は病院しか行くところがない?(でかける口実がつく れない?)

(例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた これは、本当にいいことなのか?

- → 商店街が何も努力しなければ共倒れになる
- 公共交通づくりは、集まりたい場所づくりとセットであるべき(商店 街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施 設、コミュニティカフェなど)。
- → それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しく なることが本当の付加価値

運行手段は問わない 大事なのは「適材適所」「行先づくり」

21 名古屋大学 加藤博和 18/08/20

2017/4→2018/3 十勝バス

2017/4→2018/3 十勝バス

# 日帰り路線バスパック

≪社会見学・歴史・芸術

≪出張ビジネスマンに人気



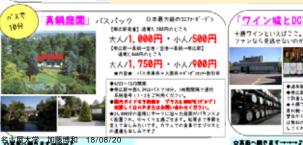
地域と一緒になって 「乗って楽しい」 「降りても楽しい」

路線をたくさんつくる



に関心のある方へ》

日帰り路線バスパック







# 「いまは乗らないけど、将来クルマが 運転できなくなったら利用したい」

# という声をよく聞きますが・・・

- 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使って いるのが現状
  - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自 動。
  - 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かな いといけない
- そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バスを利 用できるのか?
  - バス停まで歩けるか? ダイヤを調べられるか?

結論:クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用でき るはずがない。つまりその時が自由に外出できなくなる時

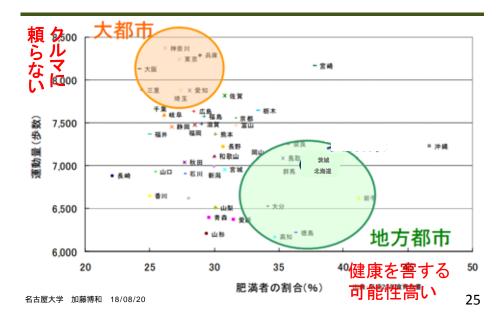
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気!
- クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要

24 名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 地域公共交通が「健幸」を実現!? 「健康」+「幸福」

- 運転してはいけない人、するのがいやな人が 生きていくために運転を余儀なくされている
  - ・ 自動運転の一般化は2030年代以降
- ・ 安心して免許返納できる、運転できなくても 暮らしていける社会づくりが急務
- 高齢化社会における公共交通の役割(クロス セクター効果の1つであるという仮説)
- お年寄りになっても心身が弱らないようにする (予防)
- 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動 できる(緩和)

# 田舎ほど運動せず不健康・・クルマ依存だから



# 地域公共交诵維持は 「健康保険」のしくみと同じと思えばよい

赤字路線を維持するためには 当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない

そもそも、公共交通は「赤字」(運賃収入だけで は)が世界の常識

社会的便益を考えた時に「黒字」なら必要

- 「路線バスを運行するために、年間数千万円規模の欠損補助が 必要で、それを税金で支払う」とする
- (住民1人あたり数千円) - 「そのかわり、バスを安い運賃で利用できる」とする
- (例えばワンコイン<100円>運賃など) 保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか?
  - (自己負担が1~3割程度のところが多い)
- これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか?
- 基本は「保険料や自己負担を払ってもらえるサービス」を つくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
- → 負扣してこそ、責任も参画意識も生まれる

26 27 名古屋大学 加藤博和 18/08/20 名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 「地域公共交通」の大半は「自称」 そして、2つの「バイ」

- ショーバイ(商売)路線
  - ▶ 「採算性」が大事 事業者路線(補助路線含む)の多くはこれ タクシー事業は典型
- アリバイ路線
  - ▶ 「あること」が大事 自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ デマンド交通は典型
- → 本当の「地域公共交通」=「地域や利用者にありがたがって いただける公共交通」はどうすればつくり出せるか?
- → 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主 導で事業者が受託運行するコミバスでもない、対等の立場で いっしょになって走らせる路線(パートナーシップ、協働)
- → みんなが乗り合うことで効率的(お値打ち)になる。流れをつく り出す。そして楽しくなる <sup>名古屋大学</sup> 加藤博和 18/08/20

28

#### 「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

### 豊鉄バス レイクタウン線

(愛知県豊橋市)

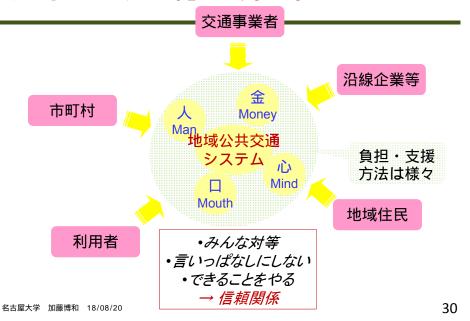
道大清水駅(終日15分ヘッド)から これこそが、 ・3kmの住宅団地。坂はない ホンモノのコミュニティバス 自治体バスとコミバスは全く違う) メーカー社員・家族が主に居住

- 利用有減のため存続困難に
- 地域でバス存続運動が盛り上がり、定期 券・回数券集団購入(自治会の補助)や利 用促進の取組
- ・事業者も路線見直し(さらに南のレイクヒ ルズに乗り入れ、駅北のショッピングセン ターく豊橋南プラザンに昼間帯乗り入れ 、団地内フリー乗降)など)
- 市はこれら活動をバックアップする一方、 補助打ち切り基準(最低乗車数)を設定し プレッシャー(トリガー方式)
- ・危機に陥って10年近く経つが現在も存続。

31

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



# 「一所懸命」の中身

- 意識の共有
  - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をき ちんと考える
- 本音の議論
  - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するため。 に真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
  - 役割分担
  - 連携協働
  - PDCA
  - 適材適所

# 「一所懸命」成立の前提条件

~「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません~



公共交通を必要とする 地域住民の願いや活動

理解し下支えする自治体

協力的であり、あわよくば 新しいビジネスにしようと する交通事業者

主体間の利害関係を調整する コーディネーター (当初はインタプリター)

32

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性 何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立て した「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区 「スマイル号」



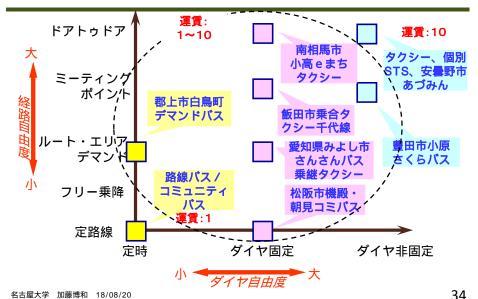
名古屋大学 加藤博和 18/08/20

- ◆ 名張市: 地域バス「国津 104年9月、「錦生 108年4月、「薦 原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市:「比自岐 103年11月(09年4月有償化)、「神戸 118
- ◆ 松阪市:コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝 見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、 「三雲 | 12年10月
- ◆豊田市:地域バス「高岡100年9月、「水源東」「保見107年9 月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市:ぎふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09 年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1 路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線、16 年9月1路線
- 一宮市:生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月 ▶ 関市:地域バス5地区で09年4月
- ▶ 岡崎市:「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年 12月、「豊富 | 10年3月
- ▶ 豊橋市:地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」 10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月 ▶津市:「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年

33

# 「適材適所」を実現する輸送手段

-コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数-



# おでかけ環境の「調整」「組織化」

「欠損補助」「委託運行」でない『自治体の主体的役割』

#### • 「おでかけ」確保戦略の確立

「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネット ワークづくり

「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)

#### • 交通ネットワークの維持発展

結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R·K&R) 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化 事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づ(リ)

#### • 各交通システムのサポート

「適材適所」となる運行手段のコンサルティング

「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内

「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

## これこそ「地域公共交通網形成計画」(後述)に書くこと

# 2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議「地域公共交通会議」

地域公共交通会議

【主宰者】
市区町村(複数市区町村共同、都道府県も可)
【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(又はその団体)、一般乗合旅客自動車運送事業に係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学職経験者等(地域の実情に応じて)
( 零末によって構成員を変更して分科会形式とすることも可)

【目 的】 ・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バス の必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じ

て、例えば地域の交通計画を策定 ・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明(地方運輸局において審査

事業者へ委託することとなった場合

事業者によること が困難な場合

つまり、地域公共交通会議は、 一般路線バスも含めて

ホンモノのコミュニティバスへと

進化させるための作戦会議

→さらに活性化再生法の協議会 は全モードに拡大 <u>できる」こと(法的には</u>

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 「市町村の公共交通を 市町村が自ら決める」 ための場(特区)

- 地域として必要な路線(乗合 バス)の変更を自ら協議し認 定することで、各種許可が簡 略化・弾力化(運賃・路線・車 両など)
- 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域 運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- しかし<u>一番大切なのは・・・</u> 「一般乗合路線なら何でも認定 できる」こと(法的には一般路線 とコミバスで何ら差はない)

38

限られた地域資源をいかし「おでかけ」 確保のため、できる人ができることをやる

事業者へ委託することとなった場合

事業者によることが困難な場合

事業者(緑ナンバー)が原則。

しかし、それでできなければ自家用 条)に基づく (白ナンバー)でもできる 助車による

(旧21条コミハス寺台で) <事業認可又は事業計画変更認可 >

有償運送(市町村運営バス) < 登録(更新制) >

運賃認可の届出化

新4条に基づく乗台

H県Y市の事例も特区の枠組だが 便の確保 地域公共交通会議でできる いまます (運転者)

道路管理者・警察へい忌兄忠云い間便化

・<sub>理1] 昌珪 [本 向]</sub>、事故処理体制 ・運送の対価の掲示義務 等

#### 標準処理機関の短縮

・路線変更認可の迅速化 等

事後チェック

・事業改善命令、行政処分 等

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

37



中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」 https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/min\_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf 名古屋大学 加藤博和 18/08/20



LRT・BRTは定時性・速達性に優れるが、カバーできる範囲が狭く、「フィーダー交通の充実とその接続」および「準幹線整備」が重要に乗継保証

- 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- 時刻表・出発情報で明示
- 幹線の定時性確保が重要
- ・ 遅延情報の共有(接続待ち、車間連絡等)

#### 幹線・支線運行の適正化

• 需要に見合った頻度・サイズ(幹線:専用道・レーン、連節バス、支線:タクシー車両導入、オンデマンド化)

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

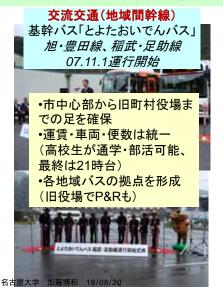
# 地方部における地域公共交通網形成は?

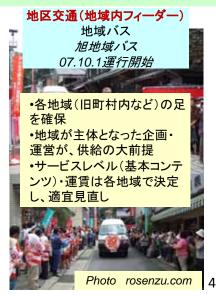
- 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線(鉄道・地域間幹線バス・航路)の充実、そのための広域連携が重要
  - → 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試 行錯誤」の輪の中に入れてカイゼンを図らなければな らない(ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要)
- それ以外の路線(フィーダー)は「集約地区での」(単なる 乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」)幹線との結節 によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
- なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、シビルミニマム的公共交通(オンデマンド等?)が担保される必要

名古屋大学 加藤博和 18/08/20 40

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する! 地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する!

# 豊田市の幹線・フィーダーバス体系





ポイントは「メリハリ」と結節! 幹線・支線の分化と階層ネットワーク (ただし好例は僅少。慎重に!)

幹線:「軸」 流れをつくり出す 定時性 速達性 大きな輸送力 駅・停留所の拠点性 鉄道、LRT BRT、幹線バス

• 結節点(拠点)整備

・ ダイヤ・運賃・案内のシームレス化



### 市街地・小地域・端末における低速交通の可能性 ~車内だけでなく、沿道とも一体になれる!~



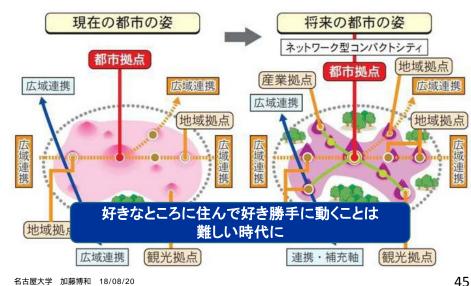
名古屋大学 加藤博和 18/08/20

#### 群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

- 電動。最高速度19km/h。9人乗り
- 中心部観光のほか、中心部に近い 公共交通空白地でのラストワンマ イル運行実験(フィーダー)実施中
- 「まちと一体になれる」・・・車内での コミュニケーションだけでなく、車内 と車外の間のコミュニケーションに も資する(乗っていてめちゃ楽しい)
- → フィーダー・歩行支援として地 域公共交通網を補完できる
- → 地域で支えるスキームが好適
- 電動・・中山間地でのガソリン スタンド撤退にも対応。自動 運転とも好相性

44

### コンパクト+ネットワーク・・まとまり、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 日本の都市は 「ダイエット」「シェイプアップ」が必要

# 人口増加期:「だらしない拡散」

スクラップ&ビルド(使い捨て) 都市域の無秩序な拡大 土地利用の無駄使い

→ 持続不能社会



# 人口減少期:「かしこい凝集」

各地域の身の丈に合った空間形成 土地利用の最適効果の発揮

→ 持続性社会へ

# 改正「都市再生特別措置法|

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行



46 47 名古屋大学 加藤博和 18/08/20 名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



改正地域公共交通活性化・再生法の キーワード(活性化・再生の基本方針)

-改正前の取組の不十分な点を踏まえて-

- 1. 地域戦略との一体性
  - → 役に立たないものを「残せ」「走らせろ」はなし
- 2. 総合的なネットワーク形成
  - → コミバス・デマンド・三セク鉄道だけで考えない
- 3. 多様なモードの組み合わせ
  - → 適材適所の交通機関を導入し、互いに結びつける
- 4. 広域性

48

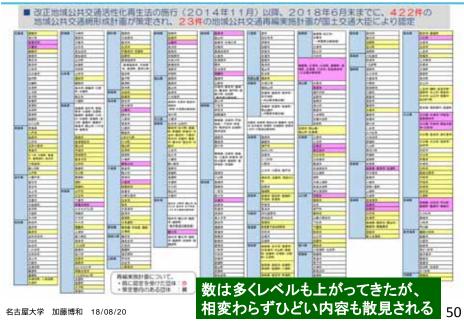
- → 単独市町村での検討は必要だがそれだけでは不十分
- 5. 住民等関係者の連携
  - → 地域全体で熟議し、必要なことに連携して取り組む
- 6. 数値化した目標設定と評価
  - → あることでどんな効果があるか科学的・客観的に評価

49

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 地域公共交通網形成計画策定状況 (平成30年6月末現在)

名古屋大学 加藤博和 18/08/20



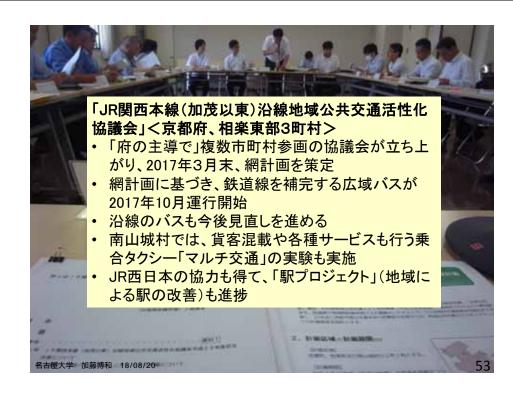
# 地域公共交通網形成計画(活性化再生法5条)っていつつくるの? 今でしよ!

- 地域公共交通政策の「憲法」
  - これをつくらないで、場当たり的でない地域公共交通政策ができるのか? 住民や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか?
  - 地域にとって必要な公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実 現策を示すもの
  - <u>よって、コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般の路線バス・鉄道・タクシー(・自家用有償運送)を包括した計画として策定するべき(すべて再編しなければならないという意味ではない)</u>
- ・「協議会」は網計画をつくり実行していく組織(だから会計がある)
  - 諮問機関ではなく実施本部
  - 計画で「戦略」「役割分担」「PDCA」を明記 → 目的と評価指標も明確に
  - 関係者(全委員+α)がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況 や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき(つまり、具体の各取組の実 施主体に委員全員の名前がある)

# 鉄道・地域間幹線バスでは 都道府県の関わりも重要

- 1. 鉄道網の維持改善と、地域間幹線バス網計画(鉄 道網の補完、高校・総合病院への足の確保など)
- 2. 各地域での一体的な路線網維持·再編(市町村界 での分断を防ぐ)
- 3. 市町村の計画策定の支援、相互調整
  - 市町村でできないことをやる
  - ・ 広域での公共交通の品質確保に努める

名古屋大学 加藤博和 18/08/20 52



# 公共交通事業者に必要な3つの力

#### ·企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- -固定観念を覆す新たな商品開発
- -現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- -企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

#### ·提案力

- -「一皮向けた」商品のPR
- -新企画の仕掛け役
- -地域活性化への取り組み
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

#### ·サービスカ

-「心地よい移動」をどう提供するか

## 公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザイン を通じた「ライフスタイル提案型産業」へ

- マーケティング・リサーチ
- 顧客満足(CS)
- 商品開発•企画
- 広報宣伝
- モニタリング・改善・PDCA、・・
- → サービス業では当たり前の言葉。 しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない 技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議

運ぶこと自体に付加価値はない

「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う コミュニティビジネスに脱皮しないと生き残れない

→ そのために「サービスとしてのモビリティ」(MaaS)発想が必要

# 地方議員が地域公共交通政策に臨む際に心得るべき六箇条

- 1. 公共交通施策が地方公共団体の「重要課題」であることを 深く認識する
- 2. 地域公共交通施策を審議し決定することの「責任と役割」を 理解する
- 3. 地域公共交通は専門性・地域性が強く「模倣は通用しない」 ことを理解する
- 4. 地域公共交通の「現場を知る」ことを実践する
- 5. 地域公共交通の問題は「地域の課題を凝縮」していることを 認識する
- 6. ぜひ地域公共交通の応援・支援に「参画」していただきたい

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

56

# 半田市地域公共交通条例 (2016年5月制定、愛知県内初!、議員提案)

- 1. 目的
- 2. 定義
- 3. 基本理念
- 4. 市長の青務
- 5. 議会の責務
- 6. 市民及び自治区の役割
- 7. 事業者の役割
- 8. 公共交通事業者の役割
- 9. 地域公共交通会議の開催
- 10. 地域公共交通に関する基本施策
- 11. 市民等への支援
- 12. 国等への要請等
- 13. 国等との連携
- 14. その他

名古屋大学 加藤博和 18/08/20

57

# 条例が掲げる「地域公共交通に関する基本施策」

- 1. 市民にとって分かりやすく利用しやすい効率的な地域公共交通 網の再編に関すること。
- 2. 地域公共交通の定時性(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)の確保及び速達性(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)の向上に関すること。
- 3. 市民及び事業者の参画を促すため、持続可能な地域公共交通 の環境整備に関すること。
- 4. 各公共交通機関又は公共交通機関と自動車、自転車等との円 滑な乗継ぎの確保に関すること。
- 5. 自動車を<mark>運転することができない市民</mark>が、地域内で日常生活 及び社会生活を営むために必要となる移動手段の確保に関す ること。
- 6. **自動車の過度な利用を控える**こと及び地域公共交通を積極的 に利用することについての教育及び意識の啓発に関すること。

10月1日、ついに抜本的再編!

# 公共交通確保維持改善 5つの鉄則

~答えは現場にある!現場にしかない!~

- 1. 目的の明確化
  - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
  - ◆ 現場・利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル・クリエーター」
- 2. 適材適所
  - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
  - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
- 3. 一所懸命
  - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
  - ◆ お願い型・評論型から参画型・自律型へ。担い手を生み出す
- 4. 組織化
  - ◆ 場づくり:連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
  - ◆ 方向性:調整(コーディネート)・企画・・・「戦略」確立が必要
  - ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
- 5. カイゼン
  - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
  - ◆ 徹底して現場・利用者起点に立つことこそよりどころとなる
  - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
- ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき 8古屋大学 加藤博和 18/08/20

# 「みんなの想い」で地域公共交通を地域の手に 取り戻し、いきいきしたものに変えていこう!

• 住民の想い:必要なおでかけが確保された生活環境

• 自治体の想い:豊かで魅力的な地域

• 事業者の想い:存在意義があり、収益も出る事業運営

• 運転手の想い:やりがいがあり苦しくない仕事場

これらを全部実現することができる、

「みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域」を支えうる 「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を 「みんなで守り育てる」体制

#### そのために大事なのが「現場起点」(自治体担当者のよりどころ)

- 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、 改善を進めていける「場」をつくり広げること
- だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、 しかしかしこく、うまく制度を使いこなして「行動」すること

さあ、スタートです! 現場であなたができることはあります! 体がうずうずするでしょう! 明日でなく今日から動きませんか! 815k/8/20

# *但* 名古屋大学



#### 加藤博和

検索

#### **URL**:

http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: buskato

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応 などに、各地の現場でボランティア参加しています。 意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力し ます! ぜひ一緒に仕事しましょう!

# (本資料使用における注意)

- ※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。
- ※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。
- ※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

#### 名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和

kato @genv.nagoya-u.ac.jp http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm

#### 【告知】

60

今年も「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」や ります!

10/27(土)・28(日)に、東洋大学白山キャンパスで開催

全国各地で「くらしの足」確保のため頑張っている方々 が立場を越えて一堂に会し、知り合い、仲間になる会 合です。皆さんの取組はポスターで紹介できます。加 藤も出演します。

https://zenkokuforum.jimdo.com/